

Utlåtande 2009:37 RI (Dnr 302-2963/2008)

Reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station Hemställan från exploateringsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utredningsarbetet upp till 130,0 miljoner kronor för exploatering i Norra Stationsområdet. Utgifterna får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsram för 2009 och kommande år.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm respektive Solna i september 2008. Planförslaget innebär att Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från Solnabron till Norrtullsplatsen, så att Norra Station bebyggs med 6 000 nya bostäder, ett närliggande nytt universitetssjukhus, service och arbetsplatser och lokaler för forskning och utbildning. Byggstart för det nya universitetssjukhuset planeras till 2010 med invigning 2015.

Efter mer detaljerade studier som gjorts efter den fördjupade översiktsplanen bedöms fördelningen mellan bostäder och kommersiella lokaler inom Stockholm bli annorlunda. Visionen om satsningar inom life science (medicinsk teknik, bioteknik och medicin) tas omhand genom att avsätta vissa kvarter inom både Stockholm och Solna för denna typ av verksamhet.

Jämfört med tidigare inriktningsbeslut innebär detta att andelen bostadslägenheter minskar från 4 000 till 2 500 medan andelen kommersiella lokaler ökar från 200 000 kvm till 315 000 kvm. All mark avses säljas. Vidare planeras en gång- och cykelförbindelse parallellt med järnvägsbron för att underlätta kopplingen för gång- och cykeltrafik till Hagaparken och mot Albano.

Den första detaljplanen, som utgår ifrån en överdäckning av trafikled och järnvägsspår, förväntas antas av kommunfullmäktige i slutet av 2009. Genomförandebeslut bedöms kunna behandlas i kommunfullmäktige våren 2010. Första byggstart inom området planeras till 2010 och första inflyttning till 2013.

Projektet beräknas medföra investeringsutgifter om cirka 10 950 miljoner kronor, förutsatt en prisutveckling om sju procent per år. Utgifterna har ökat med 3 250 miljoner kronor, eller 42 procent, jämfört med tidigare inriktningsbeslut. Ökningen förklaras av en kraftig prisutveckling de senaste åren. Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse ledningsflyttar.

Exploateringsnämnden har för egen del beslutat att godkänna fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering genom överdäckning av Norra Stationsområdet samt start av projektering inom en total investeringsram om 130 miljoner kronor. Nämndens beslut är underställt kommunfullmäktiges godkännande senast per den 1 april 2009.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret är positivt till projektet då det länkar ihop stadens delar och förenar staden och Solna i ett möte mellan kunskap, högkvalificerad forskning, sjukvård och ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i cityläge. För att förbättra ekonomin i projektet bör möjligheterna prövas att öka exploateringsgraden genom att bygga några riktigt höga hus i området. Planeringen av verksamhetslokaler såsom förskola, skola och gruppboenden måste ges hög prioritet i projektet.

Stadsledningskontoret anser att utgiftsökningen på 42 procent mellan tidigare inriktningsbeslut och detta reviderade inriktningsbeslut är anmärkningsvärd. En i kalkylen antagen prisutveckling om sju procent per år är inte sannolik i en lågkonjunktur. I det fortsatta utredningsarbetet bör också göras en fördjupad granskning av utgifter och försäljningsinkomster med beskrivning av

olika scenarier, så att kommande genomförandebeslut kan baseras på ett realistiskt underlag med beaktande av risker och osäkerheter.

Mina synpunkter

Stockholm beräknas till år 2030 ha vuxit till en miljon invånare. Den planering och de investeringar som sker idag görs med insikten om denna tillväxt och de krav den ställer i form av infrastruktur, bostäder och arbetsplatser. Det åvilar stadens politiskt ansvariga att i samverkan med näringslivet och offentliga aktörer långsiktigt säkerställa fortsatta investeringar över konjunkturcyklerna för att Stockholm uthålligt ska kunna möta denna utveckling.

Investeringarna som denna tillväxttakt medför är betydande och spänner över hela staden. Det medför också ett behov av att prioritera mellan projekt som alla, tagna var för sig, är angelägna. Det är därför lämpligt att understryka att Norra Stationsområdet tillhör ett av stadens högst prioriterade stadsutvecklingsområden det närmaste decenniet. De sammantagna mervärdena avseende såväl forskning och sjukvård som arbetsplatser och bostäder, det geografiska läget och de starka sambanden med andra betydande investeringar som exempelvis Norra Länken och Citybanan ger projektet en särställning.

Genom överdäckning av dagens trafikleder möjliggörs en förlängning av innerstaden samtidigt som den skarpa gränsen mellan Stockholm och Solna upphävs. Etableringen av ett nytt universitetssjukhus och life science-verksamheter i världsklass bidrar till att skapa ett tydligt vetenskapskluster som tillsammans med Stockholms Universitet, Kungliga Tekniska Högskolan och Handelshögskolan markerar Stockholms ställning som Sveriges ledande region inom högre utbildning och forskning.

Det är mot denna bakgrund positivt att exploateringsnämnden fortsätter sitt utredningsarbete. Samtidigt måste det inskräpas hur tekniskt komplicerat detta projekt är och vilka betydande risker det därför är behäftat med. Det är av yttersta vikt att exploateringsnämnden i den fortsatta projekteringen för området säkerställer handlingsfrihet för staden i de problemkomplex som stadsledningskontoret framhåller, inte minst avseende Värtabanans framtid. En nära samverkan bör råda mellan exploateringsnämnden och kommunstyrelsen kring dessa problemställningar.

Exploateringsnämnden bör också fördjupa den ekonomiska analysen av projektet. Hänsyn bör tas till såväl konsekvenserna av en försämrad konjunktur på förväntade intäkter och kostnader som effekterna av en förhöjd exploateringsgrad. Även i ett projekt som detta, som är lika angeläget som det är kom-

plext, är det väsentligt att minimera risker och underskott för staden i största möjliga utsträckning.

Frågan om eventuell markförsäljning respektive tomträtsupplåtelse avgörs inte i detta ärende. Dessa frågor får lösas senare med hänsyn tagen till målet om blandade upplåtelseformer och god exploateringsekonomi. Vidare måste behovet av samhällsservice, t.ex. förskola, skola och äldreomsorg vara tillgodosedda. Behovet av rekreation och spontanidrott kommer att tillgodoses genom Vanadisbadet och nya Bellevue BP.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utredningsarbetet upp till 130,0 miljoner kronor för exploatering i Norra Stationsområdet. Utgifterna får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsram för 2009 och kommande år.

Stockholm den 18 mars 2009

På kommunstyrelsens vägnar:

STEN NORDIN

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. I huvudsak bifalla förslaget
2. Bibehålla en hög andel bostäder i enlighet med den fördjupade översiktsplanen.
3. Säkerställa att servicebehovet i form av skola, förskola, gemensamhetslokaler mm tillgodoses
4. Norra stationsområdet görs till en klimatneutral stadsdel.

5. Därutöver anför följande:

Det är bra att trafikytor däckas över och omvandlas till bostäder och arbetsplatser. Det är inte oproblematiskt att bygga på Norra Station av tekniska skäl, men det bör ändå göras då det är möjligt att skapa en kollektivtrafiknära stadsdel i ett idag trist område. De ökade kostnaderna för projektet skapar problem som måste lösas. Därför bör en konsekvensanalys m.a.p. stadens ekonomi och bostadsförsörjning göras

Andelen bostäder får inte minska i den omfattning som anges i den fördjupade översiktsplanen. Här måste man finna lösningar som gör det möjligt att bygga många bostäder med rimliga kostnader och skapar en god boendemiljö. Staden måste också se till att där ändå finns utrymme för service i form av skolor, barnomsorg etc. Därför bör staden inte heller sälja ut marken. Det är av största vikt att den blivande stadsdelen blir klimatsmart och att barnperspektiv liksom integrations- och genusperspektiv genomförs planarbetet. En tidig medborgardialog i området är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning.

Som klimatneutral stadsdel bör Norra stationsområdet utformas så att stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheter från Hammarby Sjöstad skall tillvaratas men utvecklas.

Miljöledningsansvar måste finnas i projektledningen. Följande bör tillämpas:

Energieffektiva hus och förnybar energi

Husen i området bör byggas med passivhusteknik vilket innebär en energianvändning på högst 45 kWh/kvm/år. Energin bör i princip uteslutande vara förnybar. Modern miljöteknik i form av solfångare, lokala vindkraftverk och solceller står för en tredjedel av energiförsörjningen. Vid planering av området bör man också försöka bygga ut effektivt och erbjuda de boende festlokal, övernattningsrum etc. så de boende får möjlighet att välja ett yteffektivt boende. Det bör också vara enkelt för de boende att leva klimatsmart genom att känna till och kunna reglera sin energianvändning.

Förstklassig kollektivtrafik och minimerad biltrafik

För att minimera trafiken bör bilsnål planering tillämpas. Det innebär att stadsdelen bör erbjuda bilfria kvarter, bilpoolssystem, goda cykelmöjligheter och spårbunden kollektivtrafik i världsklass. P-normen bör inte vara högre än 0,8.

Kollektivtrafikförsörjningen till området behöver förbättras avsevärt. Ett förslag är att via Värtabanan leda in Roslagsbanan dit.

Därutöver bör tilläggas att Norra länken-projektet är en samhällsekonomisk felsatsning och det är ytterst beklagligt att man i samband med dessa arbeten inte ens kan förlägga Roslagsvägen i tunnel förbi Frescatiområdet.

Hållbara avlopps- och vattensystem

Dagvattnet bör tas omhand lokalt och kan genom god planering bli ett vackert inslag i stadsbilden. Erfarenheter av detta finns i Hammarby Sjöstad. Avloppsslammet bör

tillvaratas och användas för biogasproduktion och som gödsel. I vissa kvarter bör system med urinseparering prövas. En tanke är även att testa vattenseparering och därmed minska den miljöfarliga kemikaliehanteringen genom att enbart kemikalierna dricksvattnet.

Grönområden tas tillvara och utvecklas

Grönska bör tas med som en väsentlig del i projektet. Det bör finnas med gröna ytor även mellan husen. Det öst-västliga gröna sambandet mellan Karlberg och Brunnsviken bör utvecklas och området vinner på att knytas ihop med Nationalstadsparken och att goda möjligheter för friluftsliv- och idrottsverksamheter ges. Tillgängligheten till Nationalstadsparken är väsentlig och de östliga delarna av området måste utformas för att bli en sympatisk och vacker entré till ekoparken för fotgängare och cyklister. De östra delarna av planområdet ingår i Nationalstadsparken och tillbörlig hänsyn bör tas till parken, detta även i frågan om visuell inverkan från ett marknivåperspektiv.

I de delar av planområdet beläget i Solna kommun är det viktigt att mer av park och naturmark sparas. Grönska kring sjukhus är bl.a. viktigt för snabbare tillfrisknande. Den vackra kulturmiljön vid gården Stenbrottet måste skyddas.

Varierad stadsbild

Genom sitt läge ovanpå överdäckningen blir området redan i sig högt beläget varför allt för höga hus bör undvikas. De illustrerade byggnadshöjderna kan ifrågasättas och tornparet vid Torsplan innebär ett oönskat intrång bl.a. i Rödabergsområdets bebyggelseskala. Monotoni i form av samma platta tak, hushöjder och vinkelräta gator bör undvikas. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. Mer mjuka former och hög kvalitet i materialvalen behövs.

God miljö för barn

En god framförhållning för service i form av skolor och förskolor och lokaler för ungdomar behövs och det är inte bra att hänvisa till skolor utanför planområdet. Norrtullsplatsen som kommer att vara hårt trafikerad riskerar bli en överstor bullrig trafiknodd och bör söka omarbetas.

Grön korridor kring Värtabanan

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning för en nedläggning. Det finns potential att utnyttja Värtabanan t ex genom att koppla ihop Roslagsbanan med pendelstågssystemet, via Värtabanan. Dessa möjligheter måste finnas kvar. De delar av Värtabanan som inte överdäckas få mer av grönska runt sig. Här kan en grön korridor i landskapet utvecklas kring banan.

Både hyresrätter och bostadsrätter

Stadsdelen bör få en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Genom att begränsa storleken på markanvisningarna ges även möjligheten för mindre aktörer på byggmarknaden att medverka.

Kulturplatser

En stor ny stadsdel behöver möjlighet till kulturupplevelser och förutsättningarna för det måste säkerställas i den tidigare planeringen.

Både arbetsplatser och bostäder

Det senaste förslaget verkar gå mot fler kontor på bekostnad av bostäder. Det är olyckligt, då det behövs bostäder och en bar balans mellan bostäder och arbetsplatser är mycket värdefullt.

Särskilt uttalande gjordes av *Roger Mogert, Teres Lindberg, Malte Sigemalm* och *Abdo Goriya* (alla s) enligt följande.

Vi vill understryka att vi i detta ärende beslutar om medel för fortsatt utredningsarbete. Den slutgiltiga utformningen kommer att avgöras i särskilda beslut i samband med detaljplaner och genomförandebeslut.

Projektet är omfattande, med flera aktörer och vitt skilda verksamheter, samt både bostäder och verksamheter. Projektet är också förenat med stora kostnader och komplicerade genomförandefrågor. Vi anser att projektet när det så småningom beslutas måste bidra till Stockholms utveckling, Stockholms bostadsförsörjning samt utformas barn- och miljövänligt.

Särskilt uttalande gjordes av *Inger Stark* (v) enligt följande.

I förslaget till reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station har förändringar i bebyggelsestruktur och parkrum gjorts. Genom att avsätta vissa kvarter inom både Stockholm och Solna har satsningarna inom life science ökat på bekostnad av bostäder. Översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark är i huvudsak bra, men då måste tyngdpunkten ligga på byggande av bostäder. Antalet lägenheter minskas nu från 4 000 till 2 500, vilket är olyckligt av två skäl. För det första innebär förändringen att staden indirekt stödjer näringslivsanknuten forskning med 500 miljoner kronor. Detta är en uppgift för staten och inte för en kommun. För det andra ökar risken för kraftigt ökade kostnader för projektet, eftersom då mark säljs minskar intäkterna vilket i sin tur leder till att antalet lägenheter blir färre. Per 500 lägenheter minskar intäkterna med ca 250 miljoner kronor. Detta tillsammans med den kraftiga kostnadsutvecklingen de senaste åren – en årlig prisökning på 7 % - gör att kostnaderna för projektet kan komma att bli mycket högre än vad som från början var tänkt.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Om jag haft yrkanderätt hade jag föreslagit kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige beslut följande.

1. I huvudsak bifalla borgarrådsberedningens förslag
2. Därutöver anföra följande

Centerpartiet är mycket positivt till att innerstaden expanderar utåt och har under hela planprocessen drivit linjen att exploateringsgraden i Norra Stationsområdet ska vara mycket hög. Stockholms dragningskraft är fortsatt stark och efterfrågan på såväl bostäder som lokaler är stor. Därför är det tråkigt att antalet bostäder i kommunstyrelsens förslag nu decimerats från 4000 till 2500. Genom att tillåta en högre exploateringsgrad skulle vi ha möjlighet att bygga såväl fler bostäder som lokaler. Det enda som krävs är att vi på allvar låter Norra stationsområdet bryta mot den rådande Stockholmsskalan och tillåter riktigt höga hus. Platsen lämpar sig utmärkt för ett kluster med skyskrapor. Centerpartiet anser att den enda begränsningen i hur högt och tätt man kan bygga i Norra stationsområdet ska vara hur mycket marknaden vill investera.

ÄRENDET

Norra Stationsområdet är ett av stadens största utvecklingsområden, som förväntas ge en förlängning av innerstaden med bostäder, arbetsplatser, service och kultur. Godshanteringen har sedan länge avvecklats och området kan idag betecknas som ett trafiklandskap, där E4/E20 och Värtabanan utgör en barriär mellan Stockholm och Solna.

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm respektive Solna i september 2008. Planförslaget innebär att Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från Solnabron till Norrtullsplatsen, så att Norra Station bebyggs med 6 000 nya bostäder, ett närliggande nytt universitetssjukhus, service och arbetsplatser och lokaler för forskning och utbildning. Det nya universitetssjukhuset planeras att börja byggas 2010 med invigning 2015.

Den mark som avses överdäckas inklusive E4/E20 och Värtabanan ligger inom Stockholms stad och ägs av staden. På Solnas sida är Stockholms läns landsting genom Locum AB och staten genom Akademiska Hus stora markägare och intressenter vid överdäckning av Norra Stationsområdet.

Vägverket har deltagit i fördjupningsstudier av tunnelförläggning av Norra Länken/E4/E20 som planeras vara klar till dess Norra länken öppnas för trafik, preliminärt 2015. Staden utreder Värtabanans framtid och diskussioner med Banverket pågår om Värtabanans dimensionering. AB Storstockholms lokaltrafik (SL) arbetar med förstudie om ny tunnelbanegren till Karolinska Sjukhuset. Citybanan, som är planerad att utföras under åren 2008-2017, kan påverka tidplanen för utbyggnaden av området väster om Solnabron.

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät och 8-10 våningar hög bebyggelse som följer innerstadens karaktär. I den fördjupade översiktsplanen bedöms totalt cirka 600 000 kvm BTA, fördelat på drygt 400 000 kvm BTA bostäder (4 000 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler inrymmas inom området.

Områdets bärande motiv i öst-västlig riktning blir parkrummet som avses lösa de kommunikationsbehov för gång- och cykeltrafik som finns mellan Karolinska Institutet och Vetenskapsstaden samt mellan Karlbergs Slottspark och Hagaparken. Vidare planeras en gång- och cykelförbindelse parallellt med järnvägsbron för att underlätta kopplingen för gång- och cykeltrafik till Hagaparken och mot Albano.

Mer detaljerade studier efter den fördjupade detaljplanen har gjorts som innebär en annan fördelning mellan bostäder och kommersiella lokaler. Visionen om satsningar inom life scienceverksamhet tas omhand genom att avsätta en

större yta inom både Stockholm och Solna för denna typ av verksamhet. Exploateringsgraden är densamma.

Jämfört med tidigare inriktningsbeslut innebär detta att andelen bostadslägenheter minskar från 4 000 till 2 500 och andelen kommersiella lokaler ökar från 200 000 kvm till 315 000 kvm. Som tidigare avses all mark försäljas.

Den första detaljplanen, som utgår ifrån en överdäckning av trafikled och järnvägsspår, förväntas antas av kommunfullmäktige i slutet av 2009. Genomförandebeslut bedöms kunna behandlas i kommunfullmäktige våren 2010. Första byggstart inom området planeras till 2010 och första inflyttning beräknas till 2013. Exploateringsnämnden bedömer att överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan måste vara klar när Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Om vägtunnlarna för E4/E20 och Värtabanan byggs samtidigt beräknas byggtiden till fem år, vilket innebär att de i så fall måste påbörjas senast under mitten av 2010. Förhandlingar pågår med Vägverket om vem som ska äga överdäckningen och tunnarna. Denna fråga återstår att lösa.

Länsstyrelsen har i samband med den fördjupade översiktsplanen lämnat synpunkter på att fördjupade studier kring riskfrågorna kopplat till bebyggelsen ovan tunnarna bör göras. Länsstyrelsen yttrar sig över den fördjupade översiktsplanen senast årsskiftet 2009/2010.

Investeringsutgifterna beräknas till cirka 10 950 miljoner kronor, varav 593,5 miljoner är utgifter nedlagda till och med 2008. Utgiftsökningen om 3 250 miljoner kronor, eller 42 procent, jämfört med tidigare inriktningsbeslut förklaras av en kraftig prisutveckling de senaste åren. Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse ledningsflyttar. Även utgifter för evakuering av befintliga verksamheter ingår. Försäljningsinkomsterna bedöms till 7 640 miljoner kronor, en ökning med 640 miljoner kronor jämfört med tidigare inriktningsbeslut. Kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt delar av planarbetet. Nuvärdet av utgifter och inkomster är negativt, minus 2 484 miljoner kronor, vilket motsvarar 440 000 kronor per ekvivalent lägenhet. Underskottet beror främst på att stora utgifter kommer tidigt, att försäljningsinkomsterna kommer senare samt att projektet medför betydande drift- och underhållskostnader. I exploateringskontorets tjänsteutlåtande påpekas att relevanta jämförelseobjekt saknas och där förordas att en utbyggnad med överdäckning sker trots det negativa ekonomiska resultatet.

Alternativa scenarier för utbyggnad och ekonomiska konsekvenser har tagits fram. Lönsamheten för de olika alternativen har beräknats enligt nuvärdesmetoden.

1. Huvudalternativet, 2 500 lägenheter, 315 000 kvm lokaler.
- 2a. Huvudalternativt exklusive utgift för överdäckning
- 2b. Huvudalternativet, exklusive utgift för intunnling av Värtabanan.
3. Jämförelsealternativet, ej överdäckning, 1 000 lägenheter, 100 000 kvm lokaler.

Alt	1	2a	2b	3
Prisutveckling 7 %				
Investeringsutgifter	-10 958	-3 441	-9 083	-3 446
Investeringsinkomster	7 640	7 640	7 640	2 798
Nuvärde	-2 484	2 675	-1 316	-106
Nuvärde/lägenhet	-440	474	-233	-53

Huvudalternativet, alternativ 1, har beskrivits ovan.

För att tydliggöra infrastrukturkostnaden i projektet har i alternativ 2a hela överdäckningskostnaden exkluderats från kalkylen. Detta är endast en illustration, då alternativet inte är genomförbart eftersom en bibehållen intäktsnivå, enligt huvudalternativet, förutsätter en överdäckning med vidhängande kostnader. I alternativ 2b har överdäckningskostnaden för Värtabanan exkluderats vilket innebär en minskning av investeringsutgifterna med cirka 16-17 procent jämfört med huvudalternativet.

I jämförelsealternativ 3 sker ingen överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. En begränsad utbyggnad kan då ske längs med Norra Stationsgatan av 100 000 kvm BTA bostäder (1 000 lägenheter) och 100 000 kvm BTA kommersiella lokaler. Investeringsutgifterna beräknas till cirka 3 450 miljoner kronor och försäljningsinkomsterna till cirka 2 800 miljoner kronor. Vid en sådan exploatering som inte anpassas för de stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska går det enligt exploateringskontoret inte att vid ett senare tillfälle komplettera bebyggelsen genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. I de markanvisningar som redan gjorts för denna del av området har dock förutsatts att överdäckning ska ske.

I ärendet redovisas även genomförandeorganisation och tidplan, risk- och osäkerhetsfaktorer samt övriga konsekvenser av projektet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 december 2008 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner fortsatta utredningar av förutsättningarna för en exploatering genom överdäckning inom Norra Stationsområdet samt start av projektering inom ramen för en total investeringsram om 130 mnkr.
2. Exploateringsnämnden underställer beslutet enligt punkt 1 ovan för kommunfullmäktiges godkännande senast 2009-04-01.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v), *bilaga*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 november 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt. I Stockholms översiktsplan 1999, som antogs av kommunfullmäktige 1999, pekas Norra Stationsområdet ut som ett av 12 stadsutvecklingsområden. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark.

Stadsutvecklingen inom området förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med bl a Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen, eller strategiska delar av överdäckningen, måste vara klar till dess att Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att innebära att byggnadsarbetena för tunnlarna blir onödigt komplicerade och kostsamma.

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm och av kommunstyrelsen i Solna i september 2008.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen har dragit ut på tiden vilket får till följd att arbete med detaljplan också senarelagts. Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, bedöms kunna antas tidigast vid årsskiftet 2009/2010. För att möjliggöra att merparten av överdäckningen kan stå klar till 2015 behöver projektering påbörjas och drivas parallellt med detaljplanarbetet under hösten 2008 av såväl överdäckningen som Norra Stationsgatan. Vidare behöver omprojektering göras inom delar av pågående Norra länkenprojekt för att anpassas till planeringen för Norra Stationsområdet. Flytt av Värtabanan till ett temporärt läge måste påbörjas i slutet av

2009.

Genomförandeavtal avseende Värtabanan planeras att redovisas för nämnden under våren 2009. Investeringskostnaden beräknas till 700 mnkr, prisnivå 2008. Kostnader för drift och underhåll för tunnelkonstruktion, exkl inre ytskikt, tillkommer.

Länsstyrelsen har i samband med den fördjupade översiktsplanen lämnat synpunkter på att fördjupade studier kring riskfrågorna kopplat till bebyggelsen ovan tunnlarna bör göras. Dialog med länsstyrelsen förs parallellt med detaljplanearbetet kring riskfrågor och stadsstruktur.

Sammantaget innebär de vidare utredningar och åtgärder som behöver utföras fram tom antagande av detaljplan för första delen en investering om knappt 130 mnkr. I inriktningsbeslutet erhöles 40 mnkr till fortsatta utredningar. Av de 130 mnkr är ca 80 mnkr direkt hänförliga till infrastrukturkostnader för överdäckningen. Tidpunkt för genomförandebeslut beror bland annat av hur detaljplaneprocessen fortgår. Enligt tidplanen för detaljplanearbetet kan den första detaljplanen antas i slutet av 2009. Kontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas våren 2010.

I förhållande till tidigare inriktningsbeslut har förändringar i bebyggelsestruktur och parkrum gjorts. Exploateringsgraden är densamma. Visionen om satsningar inom life scienceverksamhet tas omhand genom att avsätta vissa kvarter inom både Stockholm och Solna för denna typ av verksamhet. Vidare planeras en gång- och cykelförbindelse parallellt med järnvägsbron för att underlätta kopplingen för gång- och cykeltrafik till Hagaparken och mot Albano.

Alternativa scenario för utbyggnad/ekonomisk redovisning har tagits fram:

1. Utbyggnad enligt huvudalternativet. 2500 lägenheter, 315 000 kvm lokaler
- 2a. Utbyggnad enligt huvudalternativ exklusive kostnad för överdäckning
- 2b. Utbyggnad enligt huvudalternativet, exklusive kostnad för intunnling av Värtabanan
3. Utbyggnad enligt jämförelsealternativet. 1000 lägenheter, 100 000 kvm lokaler

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett negativt nettonuvärde om ca 440 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Det ökade underskottet förklaras av en något minskad total bruttoarea samt minskat antal lägenheter till förmån för life scienceverksamhet och kontorsverksamhet. Intäktsminskningen på grund av upplåtelse till life scienceverksamhet bedöms till ca 500 mnkr. Samtidigt har investeringskostnaden ökat på grund av en kraftig kostnadsutveckling de senaste åren. Till följd av den snabba prisutvecklingen de senaste åren förutsätts i nuvärdeskalkylen en årlig prisökning om 7 %. Om detta index förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 750 mnkr. Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett grovt underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Mer detaljerad kalkyl kan tas fram då projekteringen kommit längre. En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om 215 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade kostnader

för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnlarna.

De olika alternativens ekonomiska utfall framgår av nedanstående tabell:

Alt	1	1	2a	2a	2b	2b	3	3
Kostnadsutveckling	5%	7%	5%	7%	5%	7%	5%	7%
Kostnader	-9 561	-10 958	-3 090	-3 441	-8 014	-9 083	-3 094	-3 446
Intäkter	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	2 798	2 798
Nuvärde	-1 602	-2 484	2 898	2 675	-622	-1 316	118	-106
Nuvärde/lgh	-284	-440	513	474	-110	-233	59	-53

Underskottet i huvudalternativet beror på att staden har stora utgifter tidigt i projektet genom förvärvet av marken, evakueringar av befintliga verksamheter och framför allt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Det ska påpekas att relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden, saknas.

Det positiva utfallet i alternativ 2 beror på att överdäckningskostnaden i detta alternativ exkluderas från kalkylen för att tydliggöra infrastrukturkostnaden i projektet.

Riskerna i projektet utgörs av tekniska risker såväl som av marknadsrisker och risker i genomförande och tid. Problematik med överdäckningens tekniska utformning, kritiska tidpunkter, svängningar i marknaden m m kan medföra såväl ökande investeringsutgifter som förskjutningar i tidplanen vilket kan komma att påverka projektets totala ekonomi. Projektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan alla parter i projektet. Sammanfattning av risker i projektet:

- Riskantering farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning
- Citybanan, tidsinverkan
- SL, ny tunnelbanestation, tidsinverkan
- Nytt universitetssjukhus, tidsinverkan
- Marknadsläge vid upphandling
- Konjunkturförändringar kan påverka intäktssidan
- Osäkerhet i tidplanen
- Organisation
- Kostnadsbedömning överdäckning
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande
- Värtabanan

Markanvisning av 875 lägenheter till fem byggherrar gjordes i augusti 2007. Anvisning avseende ca 70.000 kvm kontor och handel gjordes i februari 2008 till NCC. Byggstart för denna anvisade första etapp beräknas ske samtidigt med byggstart för överdäckningen.

Utan överdäckningen kommer ingen gemensam stadsutveckling ske i området. Stockholm och Solna utvecklas i så fall var för sig skilda av trafiklederna. Norra Stationsområdet ligger i en sänka. De stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska innebär att en förtätning längs med Norra Stationsgatan inte kan kompletteras med en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan vid ett senare tillfälle. Detta får till följd att den gemensamma visionen för området sannolikt inte kan förverkligas senare om utbyggnaden inleds enligt det jämförelsealternativ som har tagits fram utan överdäckning.

Kontoret bedömer, trots det ekonomiska resultatet, att en utbyggnad av området med överdäckning är det för platsen bästa alternativet och att utbyggnaden har stor samhällsnytta. De största vinsterna är:

- Skapande av en sammanlänkad stadsmiljö. Barriären mellan Solna och Stockholm försvinner.
- Norrtullsplatsen får en ny utformning och blir stadens port mot norr.
- Utbyggnaden ger förutsättningar att stärka de öst-väsliga sambanden inom Vetenskapsstaden med bl a Stockholms universitet, KTH och Albanoområdet.
- Utbyggnaden innebär ett stort tillskott av bostäder och lokaler i ett citynära och attraktivt område.
- Området får förbättrade kollektiva förbindelser genom utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska samt Citybanans station vid Vanadisplan som ger området god regional tillgänglighet
- Överdäckningen innebär betydande miljöförbättringar när E4/E20 med överdäckas.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner fortsatt utrednings- och projekteringsarbete inför exploateringen av Norra Stationsområdet inom ramen för en total investeringsram om 130 mnkr.

Bakgrund



Området idag

Norra Stationsområdet präglas idag av ett stort trafiklandskap med E4/E20 och Värta-banan som utgör barriärer i stadslandskapet. Befintliga byggnader vittnar om den järnvägsverksamhet som bedrivits här. Bebyggelsefronten längs med Norra Stationsgatan och Sveavägen består av en blandning mellan kontor och bostäder. Kopplingarna mellan Stockholms innerstad och Karolinska sjukhus- och institutområdet är svaga.

I stadens översiktsplan 1999 som antogs av kommunfullmäktige 4 oktober 1999 pekas Norra Stationsområdet ut som ett av 12 stadsutvecklingsområden. Området utgör en stor framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Området stämmer väl överens med inriktningen i översiktsplanen att bygga staden inåt på redan exploaterad mark.

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm respektive Solna i efter sommaren 2008.

Vägverket har deltagit i fördjupningsstudier av tunnelförläggning av Norra länken/E4/E20 samt kapacitetsförstärkningsåtgärder.

Samråd om förstudie för ny tunnelbanegren till Karolinska avslutades före sommaren. Två alternativa stationslägen utreds parallellt under hösten. Val av stationsläge beräknas fattas i samband beslut om att starta processen med järnvägsplan.

Detaljplan för nya Karolinska sjukhuset är på samråd till och med 12 december 2008. Byggstart är planerad till 2010.

Beslut

Hittills fattade beslut om Norra Stationsområdet:

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut för utbyggnad av Norra Stationsområdet
SBN 2001-11	Godkännande av startpromemoria för detaljplaneläggning.
GFN 2003-10-21	Beslut om lägesbeskrivning av planeringen.
GFN 2004-12-16	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
KF 2005-03-07	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
SBN 2005-01-20	Beslut om programsamråd.
MN 2005-04-12	Remiss av programförslag behandlas i MN.
SBN 2005-10-27	Redovisning av programsamråd i SBN.
EN 2007-04-19	Inriktningsbeslut för projekt Norra Station samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
KF 2007-06-11	Projekt Norra Station. Inriktningsbeslut samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
2007-06-14	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station, samrådssvar
EN 2007-08-23	Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Vasastaden 1:17 (Norra Station).
EN 2007-11-15	Förstudie Väg E4/E20, Norra Stationsområdet Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden Remissvar
EN 2008-02-14	Markanvisning för kommersiellt ändamål inom fastigheten Vasastaden 1:16 (Norra Station)
EN 2008-04-24	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station (inlägg efter utställning)
KF 2008-09-29	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska - Norra Station
EN 2008-10-29	Bildande av ett gemensamt bolag för projektsamordning avseende Norra Station och Karolinska området

Fram till 2008-10-31 har exploateringskontoret haft kostnader om totalt ca 25 mnkr. De nu förestående kostnaderna för fortsatta fördjupningar av tekniska studier, påbörjande av projektering för teknisk infrastruktur samt anpassningar till Norra länken beräknas till omkring 80 mnkr.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden infaller vid samråd av den första detaljplanen för Norra Stationsområdet som beräknas ske våren 2009. Tidpunkt för genomförandebeslut beror bland annat av hur detaljplaneprocessen fortgår. Enligt tidplanen för detaljplanearbetet kan den första detaljplanen antas i slutet av 2009.

Kontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas våren 2010.

Utbyggnadsförslag

Huvudalternativ

Genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan från ett kvarter väster om Solna- bron till Norrtullsplatsen försvinner dagens barriärer i form av motorväg och järnväg. Istället skapas en ny stadsdel över kommungränsen där innerstadens historiska gator förlängs vilket innebär att innerstaden och Karolinska sjukhusområdet integreras. Ett nytt universitetssjukhus byggs intill Solnavägen. Förtätningar sker på östra KS- området med blandad stadsbebyggelse. Förtätningar sker även längs Solnavägen och i befintlig struktur på KI-området. Tunnelbanan förlängs till området från Odenplan och eventuellt vidare till Solna centrum. Totalt inom området för den fördjupade översiktsplanen (Norra station - Karolinska sjukhuset - Östra Karolinska – Karolinska institutet) planeras enligt FÖPen för 6 500 lägenheter (13 000 boende) samt lokaler för omkring 33 000 arbetande.



Utbyggnadsförslag, huvudalternativ

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. I den fördjupade översiktsplanen bedöms totalt ca 600 000 kvm BTA fördelat på drygt

400 000 kvm BTA bostäder (4 000 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler inrymmas inom området. Områdets bärande motiv i öst-västlig riktning blir parkrummet som avser lösa de kommunikationsbehov för gång- och cykeltrafik som finns mellan Karolinska Institutet och Vetenskapsstaden samt mellan Karlbergs Slottspark och Hagaparken.

I förhållande till tidigare inriktningsbeslut har förändringar i bebyggelsestruktur och parkrum gjorts. Exploateringsgraden är densamma. Efter mer detaljerade studier som gjorts efter den fördjupade översiktsplanen bedöms dock fördelningen mellan bostäder och kommersiella lokaler inom Stockholm något annorlunda. Visionen om satsningar inom life scienceverksamhet tas omhand genom att avsätta vissa kvarter inom både Stockholm och Solna för denna typ av verksamhet. Denna satsning liksom en annorlunda struktur vid Norrtullsplatsen påverkar antal bostadslägenheter som bedöms minska från 4000 till 2500 jämfört med FÖP-förslaget. Andelen kommersiella lokaler har ökat från 200 000 kvm till 315 000 kvm. Planeringen av en gång- och cykelbana parallellt med järnvägsbron ska underlätta kopplingen för gång- och cykeltrafik i öst-västlig riktning.

Jämförelsealternativ



Jämförelsealternativet

Ett jämförelsealternativ har studerats inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen. I detta alternativ sker ingen överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Ett nytt universitetssjukhus och tunnelbanan förväntas byggas ut. Inom Stockholms

stad begränsas förtätningarna till Norra Stationsgatan enligt vad som är möjligt med hänsyn till risk, luft och buller. Såväl E4/E20 som Värtabanan innebär påtagliga störningar och utgör kraftiga barriärer mot Solna. Omkring 200 000 kvm BTA kan byggas inom området fördelat på 100 000 kvm BTA bostäder (1 000 lägenheter) och 100 000 kvm BTA kommersiella lokaler. Kontorshus placeras som skärm mot trafiklederna och bostadshus mot Norra Stationsgatan. Husen kommer att ha i huvudsak samma höjder som befintlig bebyggelse i området, som högst 7 våningar.

Utan överdäckningen kommer ingen gemensam stadsutveckling ske i området. Stockholm och Solna utvecklas var för sig skilda av trafiklederna. Norra Stationsområdet ligger i en sänka. De stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska innebär att en förtätning längs med Norra Stationsgatan inte kan kompletteras med en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan vid ett senare tillfälle. Detta får till följd att den gemensamma visionen för området sannolikt inte kan förverkligas senare om utbyggnaden inleds enligt jämförelsealternativet.

Genomförande och tidplan

Beroende på projektets omfattning och komplexitet kommer utbyggnaden av Norra Stationsområdet att pågå under cirka 15 år. Definitiv utbyggnadstakt är beroende av många faktorer och kan inte definieras ännu. Det nya sjukhuset färdigställs under åren 2015-2017.

Utbyggnaden av Norra Stationsområdet bör kunna påbörjas under 2010. För att ge plats för byggverksamhet och etableringsytor för Vägverket byggnation av Norra länken behöver i det närmaste all nuvarande verksamhet inom Norra Stationsområdet utrymmas och byggnaderna rivs i takt med att utbyggnaden fortskrider. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet innebär att flertalet av befintliga arrendatorer och hyresgäster måste flytta från området. Några arrenden har sagts upp till 2009. Kontoret har påbörjat diskussioner med några av de större hyresgästerna om möjligheten att inrymma dessa i den planerade nybebyggelsen.

Markanvisningar

Kontoret tog under våren 2007 in anbud för försäljning av marken för delar av utbyggnaden av första etappen, öster om Solnabron. Ca 900 bostadslägenheter markanvisades till fem byggherrar. Under hösten 2007 togs anbud in för försäljning av den första etappen kontorslokaler samt lokaler för handel inom ett stadsdelscentrum. NCC erhöll markanvisning för ca 50.000 kvm BTA kontor och ca 20.000 kvm BTA handel. Vidare markanvisningar sker i takt med att områden blir tillgängliga inom utbyggnadsområdet.

Överdäckningen

Tidpunkten för tunnelförläggningen av E4/E20 och Värtabanan är av strategisk betydelse eftersom denna samordnas med Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen måste vara klar till dess att Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för

tunnlarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. De båda vägtunnlarna för E4/E20 föreslås byggas samtidigt för att minska den totala byggtiden. Om vägtunnlarna byggs samtidigt beräknas byggtiden till 5 år medan om vägtunnlarna byggs var för sig tar de 7 år att färdigställa. Om vägtunnlarna ska hinna bli färdigställda innan Norra länken öppnas måste de byggas samtidigt och påbörjas senast under mitten av år 2010. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunnel beräknas ta c:a 2 år att genomföra. Överdäckningen förutsätter att dessa funktioner kan läggas i temporära lägen för att friställa byggnadsområden från trafik så långt det är möjligt.

Utbyggnadsetapper

Utbyggnad av kvartermark längs Norra Stationsgatan öster om Solnabron kan i en första etapp ske parallellt med att E4/E20 och Värtabanan däckas över. Innan kvarterbebyggelsen kan påbörjas bör gatan och ledningar i gatan byggas om. Mellan åren 2010 och 2015 kan ca 250 lägenheter byggas årligen, totalt omkring 1 200 lägenheter samt 40 000 kvm lokaler för kontor och 10 000 kvm lokaler för handel.

Efter att järnvägstunneln färdigställts kan utbyggnaden fortsätta ovanpå denna och vägtunnlarna. Inom detta område byggs ca 900 lägenheter och 95 000 kvm lokaler mellan 2017 och 2020.

Exploateringen väster om Solnabron förutsätter att Värtabanans trafik flyttat till läget i tunneln, ca 2017. Exploateringen väster om bron beror också av en ny ramp från Essingeleden med trafik både mot Norra länken och upp på Solnabron. Rampen från Klarastrandsleden behöver byggas om för att anpassas till en ny Solnabro. Området väster om Solnabron kan färdigställas som tidigaste mellan 2019-2023. Inom detta område byggs 450 lägenheter och 30 000 kvm lokaler.

Planeringen inom området kommer att resultera i 2-3 detaljplaner som handläggs med normalt planförfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanerna tidigast kommer att kunna antas med början år 2009. Första byggstart inom området planeras till år 2010 och första inflyttning bedöms till år 2013.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Utvecklingen av området Karolinska-Norra Station är en mycket komplicerad stadsutvecklingsprocess. Utbyggnaden är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer såväl gällande tekniska frågor som ekonomi och tid. Problematik med överdäckningens tekniska utformning, kritiska tidpunkter, svängningar i marknaden m m kan medföra såväl ökande investeringsutgifter som förskjutningar i tidplanen vilket kan komma att påverka projektets totala ekonomi. I takt med att utbyggnaden av Norra Station startar kommer osäkerheterna kring vissa frågor att gradvis minska.

Transporter av farligt gods/överdäckning

Norra länken/E4/E20, Sveavägen och Norra Stationsgatan är idag primära transportleder för farligt gods. Risknivån för området närmast ovan överdäckningen har inte skattats slutgiltigt, då det ännu inte är fastställt hur tunneln kommer att konstrueras. För de tunnlar som ska bebyggas med hus finns det risk för att konstruktionerna blir

mer komplicerade och dyrare att genomföra beroende på krav från myndigheter. Vid tunnelmynningar är effekterna av en eventuell olycka högre, vilket måste beaktas vid fortsatt planläggning.

Länsstyrelsen har i samband med den fördjupade översiktsplanen lämnat synpunkter på att fördjupade studier kring riskfrågorna kopplat till bebyggelsen ovan tunnarna bör göras. Dialog med länsstyrelsen förs parallellt med detaljplanearbetet kring riskfrågor och stadsstruktur.

Norra länken med E4/E20 är tills vidare den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan de södra och norra regiondelarna. Förbindelsen är av riksintresse. Vägverket har genomfört en förstudie för att utreda översiktliga konsekvenser av överdäckning med inriktning på att specificera väginresset så att möjlighet till nuvarande och framtida behov av förbättringar av förbindelsen E4/Norra länken säkerställs samt att angelägnade framtida projekt inte omöjliggörs eller försvåras. Exploateringskontorets bedömning är dock att överdäckningen är tekniskt möjlig att genomföra. Vidare fördjupningsstudie har gjorts av staden och Vägverket gemensamt. Fördjupningen ligger till grund för arbetet med arbetsplan för intunnling som startades i augusti 2008.

Utbyggnaden av Norra länken, som är planerad till åren 2007-2015, kommer att påverka ytvägnätet intill Norrtull i hög utsträckning samt trafikplatsen vid Haga södra. Om Norra länken blir färdig tidigare än planerat eller om arbetena vid Norra Station färdigställs senare än beräknat kommer Norra länken att tas i trafik innan vägtunnlarna inom Norra Stationsområdet är klara. Detta skulle leda till att färdigställandet av resterande del av vägtunnlarna blir mer komplicerat. Kontoret ser det därför som betydelsefullt att den fortsatta planeringen fortlöper i ett raskt tempo för att undvika utdragna och kostbara provisorier. Vid en försening finns även risk för att trafikutvecklingen under genomförandetiden blir större än planerat vilket kan orsaka mer komplicerade temporära trafikåtgärder vilket i sin tur påverkar framkomligheten på väg- och gatunätet i området.

Övrig infrastruktur

Citybanan är planerad att utföras under åren 2008- 2017. Citybanans ena arbetstunnel, som är belägen invid Norra Stationsgatan i områdets sydvästra del, kan påverka tidplanen för utbyggnaden av området väster om Solnabron.

Om beslut om förlängning av tunnelbanan dröjer eller uteblir måste busstrafiken till stadsdelen utökas avsevärt, vilket skulle medföra behov av ökat utrymme i gatunätet samt för bussterminaler utöver vad som nu redovisas i planförslaget framför nya sjukhuset inom Solna kommun.

Även om genomförandet av utbyggnaden vid Norra Station kompliceras av många faktorer så underlättas det av att Norra Stationsområdet till stor del består av obebyggd mark eller av bebyggelse som är planerad att rivas. Detta ger utrymme och möjlighet att placera berörda trafikleder i temporära lägen så att arbetena kan genomföras utan onödigt stora störningar.

Ekonomiska osäkerheter

I projektet föreligger liksom i alla större projekt en risk för ökade kostnader beroende av marknadsläget vid tidpunkten för upphandling. Förändringar i konjunkturläget under utbyggnadstiden, som sträcker sig över omkring 15 år, kan också komma att påverka projektets intäkter.

I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång tidshorisont får en liten procentuell förändring stort genomslag på den totala slutkostnaden. Till följd av den snabba prisutvecklingen de senaste åren förutsätts i nuvärdeskalkylen en årlig prisökning om 7 %. Om detta index förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 750 mnkr. En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om ca 215 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade kostnader för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnats för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnlar.

Det finns även en mindre risk för oväntade kostnader på grund av markens beskaffenhet, exempelvis för markföroreningar, men kontoret bedömer den risken som låg utifrån de undersökningar som gjorts.

Komplexiteten av överdäckningskonstruktionen på vissa sträckor riskerar att innebära fördyringar liksom åtgärder inom pågående delar av Norra länkenprojektet för att klara anslutning av Norra Stationsområdets överdäckning till Norra länken.

En överdäckning gynnar även andra markägare i området. Staden står dock i dagsläget hela kostnaden för överdäckningen.

Osäkerheter i tidplanen

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Tidplanen för utbyggnaden av Norra länken styr i stor utsträckning utbyggnaden av Norra Stationsområdet. Överdäckningen måste vara färdigställd innan Norra länken öppnas för trafik. Om vägtunnlarna ska hinna bli färdigställda innan Norra länken öppnas måste de byggas samtidigt och påbörjas senast under mitten av år 2010.

Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus och en tunnelbaneförlängning till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen. Tidplan för tunnelbanas gren mot Karolinska och ny tunnelbaneuppgång styrs av tider för ny järnvägsplan och detaljplan samt av landstingets investeringsbeslut.

Planprocessen har startat och första detaljplanen skickas på samråd preliminärt i mars 2009. Detaljplanearbetet omfattar endast alternativet med överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Detaljplanen kan preliminärt antas under 2009 för att möjliggöra byggstart 2010. Det finns risk för att långdragna processer kring överklaganden av detaljplaner och bygglov kan försena starten för utbyggnaden.

Vidare kan utbyggnaden påverkas av om intresset från byggherrar och bostadsköpare minskar under byggtiden.

Organisation

Planeringsfasen i stadsutvecklingen inom Karolinska – Norra Station bedrivs gemensamt mellan Stockholms stad, Solna stad, Locum och Akademiska hus. Arbetet har fram tills nu fungerat bra. Parterna har dock till viss del skilda målsättningar med utvecklingen inom området och tidsperspektiven för planeringen varierar mellan de båda städerna. Stockholms stad har genom ägandet av marken full rådighet medan Solna är beroende av de båda markägarnas avsikter. SLL/Locums tidplan styrs i stor utsträckning av processen med OPS-upphandling för byggande av det nya sjukhuset.

En oberoende samordnare arbetar sedan sex månader i projektet. Samordnaren är anställd av det gemensamma bolag som bildats mellan parterna i projektet. Huvuduppgiften är att arbeta mot ett förverkligande av visionen med området där gränssnitt mellan parterna ska identifieras och de olika delprojektens tidplaner och förutsättningar för genomförande ska samordnas.

Framgången i hela stadsutvecklingsprojektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan samtliga parter i projektet. För frågor avseende såväl organisation som ekonomi och genomförande är samordning av största vikt.

Värtabanan

Värtabanan är av riksintresse och ingår i det sk TEN-nätet (Trans European Net System). Så länge Värtahamnen och Frihamnen trafikeras med godstrafik och tågfarjor, är utgångspunkten för planeringen av Norra Station att tre spår behövs där när området står färdigt. Under genomförandetiden förutsätts att endast två spår behövs. Banverket har tagit ställning till att järnvägsplan inte behövs för överdäckningen, eftersom det handlar om redan befintliga spår.

I rapporten ”Att hamna rätt”, om Stockholmsregionens hamnar, skattas den totala kostnaden, prisnivå 2006, för överdäckning av Värtabanan på Norra Station till ca 600 mnkr och ombyggnad av bro vid Norrtull i samband med Norra länken till ca 300 mnkr; alltså totalt ca 900 mnkr. En nedläggning av Värtabanan skulle enligt rapporten ge motsvarande besparing för Norra Station och Norra länken samt en besparing med ca 100 mnkr för exploateringen i Värtan; dvs totalt ca 1 000 mnkr. Det bör påpekas att Vägverkets besparing för bron sannolikt blir mindre eftersom vissa åtgärder redan behövt vidtas.

Ett bibehållande av Värtabanan utgår från en användning enbart för färjetrafik från Siljaline samt för flistransporter till ett nytt fjärrvärmeverk i Värtan. Detta kräver de tre spåren på Norra Station. Det är enkelspår från Norra Station till Värtan och extraspåren vid Norra Station krävs enligt Banverket för att rangera och avvakta möjligheter att passera stambanan, som har en trafik där kapacitetsgränsen nåtts.

Värtabanan är i dag, som sagts ovan, ett riksintresse för trafiken mellan Sverige och länderna öster om Östersjön. Det är viktigt att påpeka att riksintresset är knutet till funktionen och inte till läget. Det är alltså fullt möjligt att flytta riksintresset till Nynäsbanan. I dag finns medel avsatta för att förlänga mötesspår på vissa stationer på Nynäsbanan så att både person- och godstrafik kan öka. På sikt måste dubbelspår byggas till Nynäshamn för att riksintresset ska kunna ”flyttas”. Medel för detta finns

inte avsatta i Banverkets budget.

Vad gäller dagens trafik på Värtabanan ligger det helt i stadens hand att avgöra om den ska flyttas över till Nynäshamn. Beslut finns redan om flytt av containertrafiken till Norvik.

Anspråk finns från Fortum om att kunna transportera flis till den nya fjärrvärmeanläggningen i Värtan per tåg. Exploateringskontoret kan inte avgöra om detta är en teknisk nödvändighet eller ett ekonomiskt krav från Fortum. Transport av flis per båt torde vara möjlig året runt. Sannolikt kommer det att krävas ett "backup"-system med alternativ transportmöjlighet och järnvägsalternativet blir då svårt att undvika.

För färjetrafiken är det tidsmässigt ingen skillnad om färjorna går till Nynäshamn i stället för till Värtan. Men det är mer eller mindre ett krav från rederiet att färjorna ska angöra Värtan. Avgörandet är emellertid stadens.

En eventuell nedläggning av Värtabanan kommer troligen inte vara möjlig innan utbyggnaden av Norra Stationsområdet påbörjas, men ett övervägande om en sådan nedläggning bör, enligt kontorets uppfattning, ingå i stadens planering för projektet Norra Station. Intunnningen av Värtabanan är styrande för hela strukturen i den nya stadsdelen på grund av de höjder på ovanliggande däck som tunneln ger.

Genomförandeavtal avseende Värtabanan planeras att redovisas för nämnden under våren 2009. Investeringskostnaden beräknas till 700 mnkr, prisnivå 2008. Kostnader för drift och underhåll för tunnelkonstruktion, exkl inre ytskikt, tillkommer.

På uppdrag av stadsledningskontoret genomför staden en utredning avseende Värtabanan som beräknas vara klar under december 2008.

Sammanfattning risker

- Riskantering farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning
- Citybanan, tidsinverkan
- SL, ny tunnelbanestation, tidsinverkan
- Nytt universitetssjukhus, tidsinverkan
- Marknadsläge vid upphandling
- Konjunkturförändringar kan påverka intäktssidan
- Osäkerhet i tidplanen
- Organisation
- Kostnadsbedömning överdäckning
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande
- Värtabanan

Ekonomi

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnaden av Norra stationsområdet genom överdäckning utifrån en investeringskalkyl enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför. Tre alternativa scenarier för utbyggnad/ekonomisk redovisning har tagits fram:

1. Utbyggnad enligt huvudalternativet. 2500 lägenheter, 315 000 kvm lokaler
- 2a. Utbyggnad enligt huvudalternativ exklusive kostnad för överdäckning

2b. Utbyggnad enligt huvudalternativet, exklusive kostnad för intunnling av Värtabanan

3. Utbyggnad enligt jämförelsealternativet. 1000 lägenheter, 100 000 kvm lokaler

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftssidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett negativt nettonuvärde om ca 440 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Det ökade underskottet förklaras av en något minskad total bruttoarea samt minskat antal lägenheter till förmån för life scienceverksamhet och kontorsverksamhet. Intäktsminskningen på grund av upplåtelse till life scienceverksamhet bedöms till ca 500 mnkr. Samtidigt har investeringskostnaden ökat på grund av en kraftig kostnadsutveckling de senaste åren. Till följd av den snabba prisutvecklingen de senaste åren förutsätts i nuvärdeskalkylen en årlig prisökning om 7 %. Om detta index förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 750 mnkr. Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett grovt underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Mer detaljerad kalkyl kan tas fram då projekteringen kommit längre.

De olika alternativens ekonomiska utfall framgår av nedanstående tabell.

Alt	1	1	2a	2a	2b	2b	3	3
Kostnadsutveckling	5%	7%	5%	7%	5%	7%	5%	7%
Kostnader	-9 561	-10 958	-3 090	-3 441	-8 014	-9 083	-3 094	-3 446
Intäkter	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	2 798	2 798
Nuvärde	-1 602	-2 484	2 898	2 675	-622	-1 316	118	-106
Nuvärde/lgh	-284	-440	513	474	-110	-233	59	-53

Projektet i sin helhet enligt huvudalternativet medför investeringsutgifter om ca 10 950 mnkr. Beloppet innehåller bedömningar av risker och en antagen kostnadsutveckling om 7 % per år. Försäljningsinkomster har bedömts till ca 7 640 mnkr.

Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse ledningsflyttar. Även kostnader för evakuering av befintliga verksamheter ingår. Kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt delar av planarbetet.

Det positiva utfallet i alternativ 2 beror på att överdäckningskostnaden i detta alternativ exkluderats från kalkylen för att tydliggöra infrastrukturkostnaden i projektet.

Underskottet beror på att staden har stora kostnader tidigt i stadsutvecklingsprocessen. Kostnaderna för förvärv av mark och evakueringar av befintliga verksamheter kommer tidigt och är betydande. Stora delar av överdäckningen måste också vara

Nettoutgift (-) /- inkomst	-576,7	-15,8	-61,0	-462,5	-1 096,4	-8 721,9	-10 934,3
Försäljningsin- komst	0,0	0,0	0,0	884,3	477,5	6 274,6	7 636,4

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2008- 2010 och medel skall beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

De sammanlagda driftskostnaderna från och med 2010 beräknas uppgå till ca 1 mnkr och öka till som mest 13 mnkr. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaden till som mest 12 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 292 mnkr år 2025 Dessa kostnader minskar därefter genom avskrivningar.

Reavinsten uppgår till 1 182 mnkr.

Samhällsekonomi

Under 2005 gjorde ÖhrlingsPrice WaterhouseCoopers (ÖPWC) en översiktlig analys av ekonomiska effekter från publikt intressentperspektiv på uppdrag av ledningsgruppen. Studien är inte en fullständig och traditionell samhällsekonomisk kalkyl. Kartläggningen visar ekonomiska värden av att genomföra huvudalternativet och jämförelsealternativet. Det konstateras att de dynamiska effekterna av att genomföra huvudalternativet är omfattande och stora i jämförelse men jämförelsealternativet. Huvudalternativet bedöms ge en kombination av attraktivt boende och arbetsplatser i en tillväxtmiljö starkt kopplad till den akademiska världen. En del av Stockholm/Solna som i dagens läge av många uppfattas som oattraktiv kommer att integreras i en modern stadsmiljö som binder samman Stockholm och Solna. Utjämningskattesystemet gör att de kvantifierade kommunala och landstingskommunala dynamiska effekterna inte blir så stora då merparten av de positiva skatteeffekterna tillfaller staten.

Slutsats - ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett underskott om ca 440 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskottet beror på att staden har stora utgifter tidigt i projektet genom förvärvet av marken, evakueringar av befintliga verksamheter och framför allt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Projektets driftskostnader har också betydelse för resultatet. Om driftskostnaderna exkluderas redovisas ett negativt nettonuvärde om ca 393 tkr per ekvivalent lägenhet. Det ska påpekas att relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden, saknas. Kontoret bedömer, trots det ekonomiska resultatet, att en utbyggnad av området med överdäckning är det för platsen bästa alternativet. En utbyggnad utan överdäckning förmår inte

att knyta samman Karolinska och innerstaden och lämnar ett öppet sår i stadslandskapet. En överdäckning krävs för att förverkliga visionen för området.

Exploateringskontorets synpunkter och förslag

Norra stationsområdet omnämns i stadens budget som ett av stadsutvecklingsområdena där den framtida bostadsutbyggnaden kommer att ske. Hela planeringen av området har inriktats på att lösa de tekniska och ekonomiska frågeställningar som en utbyggnad av Norra Stationsområdet genom överdäckning av E4/E20 för med sig. Kontoret anser att utbyggnaden av Norra Stationsområdet har stor samhällsnytta. De största vinsterna är:

- Skapande av en sammanlänkad stadsmiljö. Barriären mellan Solna och Stockholm försvinner.
- Norrtullsplatsen får en ny utformning och blir stadens port mot norr.
- Utbyggnaden ger förutsättningar att stärka de öst-västliga sambanden inom Vetenskapsstaden med bl a Stockholms universitet, KTH och Albanoområdet.
- Utbyggnaden innebär ett stort tillskott av bostäder och lokaler i ett citynära och attraktivt område.
- Området får förbättrade kollektiva förbindelser genom utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska samt Citybanans station vid Vanadisplan som ger området god regional tillgänglighet
- Överdäckningen innebär betydande miljöförbättringar när E4/E20 överdäckas.

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Kontoret bedömer att de kopplingar som finns mellan genomförandet av överdäckningen och utbyggnaden av Norra länken innebär att överdäckningen måste vara färdig till öppnandet av Norra länken. Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus och en tunnelbaneförlängning till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen har dragit ut på tiden vilket får till följd att arbete med detaljplan också fördröjts ca ett år. Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, bedöms kunna antas tidigast vid årsskiftet 2009/2010. Exploateringskontoret konstaterar att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Vikten av att genomförandet av intunnlingen samordnas med öppnandet av Norra länken medför att viss projektering bör starta parallellt med detaljplanarbetet. För att möjliggöra att merparten av överdäckningen kan stå klar till 2015 behöver projektering påbörjas under hösten 2008 av såväl Norra Stationsgatan som överdäckningen av E4/E20. Vidare behöver omprojektering göras inom delar av pågående Norra länkenprojekt för att anpassas till planeringen för Norra Stationsområdet. Flytt av Värtabanan till ett temporärt läge måste påbörjas i slutet av 2009. Sammantaget innebär de vidare utredningar och åtgärder som behöver utföras fram till och med antagande av detaljplan för första delen en investering om knappt 130 mnkr. Av de 130 mnkr är ca 80 mnkr direkt hänförliga till infrastrukturkostnader för överdäckningen. I inriktningsbeslutet erhöles 40 mnkr till fortsatta utredningar.

Länsstyrelsens yttrande i samband med utställning av den fördjupade översikts-

planen föranleder fördjupade studier bl a avseende riskfrågor som kommer att bedrivas parallellt med detaljplanarbetet.

Stadens överdäckning är en avgörande del i förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station genom att den ger möjlighet till att förstärka och sammanlänka områden för Life science och de olika högskolorna. Det monetära värdet av den nyttan är svårt att definiera men förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station är enligt kontoret ett viktigt bidrag till att genom stadsutveckling gemensamt med näringsliv och högskolor arbeta för ett Stockholm i världsklass.

Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner fortsatt utrednings- och projekteringsarbete inför exploatering av Norra Stationsområdet inom en total investeringsram om 130 mnkr.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen i samråd med stadsdirektörens stab.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Den fördjupade översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige i september 2008 anger att E4/E20 och Värtabanan ska däckas över. Därigenom möjliggörs visionen om en gemensam stadsutveckling för Stockholms och Solna stad.

Stadsledningskontoret är positivt till projektet då det länkar ihop stadens delar och förenar staden och Solna i ett möte mellan kunskap, högkvalificerad forskning, sjukvård och ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i cityläge. Området kan dessutom ge symbioseffekter med befintlig bebyggelse genom gemensamma lösningar beträffande skolor, parker, idrottsytor med mera. De stora markägarna på Solnasidan kommer med all sannolikhet att få stora fördelar av överdäckningen. Stadsledningskontoret framhåller att planeringen av verksamhetslokaler såsom förskola, skola och gruppboden måste ges hög prioritet i projektet. Problem som uppstått i tidigare nybyggnadsområden måste undvikas.

Projektet innehåller en rad risker som måste hanteras. Stadsledningskontoret anser att projektet främsta risker förknippade med överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Risken med farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning Om Länsstyrelsen anser att risken inte kan hanteras kan inte överdäckningen bebyggas. Länsstyrelsen har att yttra sig över i den fördjupade översiktsplanen senast årsskiftet 2009/2010. Den höga utgiften i sig för överdäckningen har en stor påverkan på hela projektets ekonomi. Dessutom påverkas överdäckningen av svårigheten att samordna

tidplanen för Norra länken och utformningen av Värtabanan. Till detta kommer frågan om ägarskapet av tunnlarna och överdäckningen som staden och Vägverket förhandlar om.

Stadsledningskontoret anser att exploateringsnämnden måste säkerställa att staden inte låser upp sig för stora ekonomiska åtaganden innan det finns klarhet i Länsstyrelsens yttrande, Norra länkens tidplan, Värtabanans utformning och frågan om ägarskapet av tunnlarna. I förhandlingen med Vägverket om ägarskapet av tunnlarna bör samordning ske med trafiknämnden.

I dialog med Banverket bör möjligheten undersökas om Värtabanan kan utgöra spårreservat för kommande kollektivtrafik och hur etapputbyggnaden då måste utformas och dess ekonomiska konsekvenser. Vidare bör samtal föras med Banverket om Värtabanans omfattning kan reduceras i förhållande till idag. Hamnen i Norvik förväntas vara driftklar 2013-2014. Då minskar rimligen behovet av spårkapacitet på Värtabanan.

Vidare anser stadsledningskontoret att den minskade andelen bostadslägenheter, 1 500, jämfört med tidigare inriktningsbeslut noggrant ska analyseras för att kvalitets-säkra den beräkningen.

För att förbättra ekonomin i projektet bör möjligheten prövas att öka exploateringsgraden genom att bygga några riktigt höga hus i området. Fortsatta förhandlingar bör ske med berörda markägare intill Norra Stationsområdet om gemensam finansiering av planerad överdäckning.

Ekonomiskt resultat

De ekonomiska beräkningarna grundas på erfarenhetsmässiga uppgifter om utgifter för olika slags byggåtgärder, kunskaper om gällande priser samt antaganden om kommande års prisutveckling. Stadsledningskontoret anser att utgiftsökningen på 42 procent mellan tidigare inriktningsbeslut och detta reviderade inriktningsbeslut är anmärkningsvärd. En i kalkylen antagen prisutveckling om sju procent per år är inte sannolik i en lågkonjunktur. Bedömda marknadsnivåer är preliminära och fastställs när markanvisningsavtal tecknas med byggherrarna vid årsskiftet 2009/2010. Risk finns att antagna marknadsnivåer i realiteten blir lägre vilket försämrar ekonomin i projektet. En riskanalys av hur inkomsterna påverkar kalkylen måste göras. Det är nödvändigt att göra en sakkunnig prövning av kalkylen inför ett förestående genomförandebeslut.

Det bör också tas fram en "second opinion" av beräknade försäljningsinkomster, utifrån en analys av fastighetsmarknadens intresse för planerade bostäder och lokaler samt realistiskt prisläge för Norra Stationsområdet. Stadsledningskontoret konstaterar att området är tänkt att ha en hög exploateringsgrad, enbart försäljning med inriktning på bostadsrätter samt att antagna försäljningspriser ligger relativt högt jämfört med andra områden.

Samlad bedömning

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige medger exploateringsnämnden

rätt att fortsätta utredningsarbetet upp till 130,0 miljoner kronor för exploatering av Norra Stationsområdet. Vidare förutsätts att exploateringsnämnden tillsammans med kommunstyrelsen för en dialog med Banverket om Värtabanans omfattning och användningsätt. Exploateringsnämnden bör utifrån den dialogen pröva hur etapputbyggnaden då måste utformas och vilka ekonomiska konsekvenser som uppstår.

I det fortsatta utredningsarbetet bör också göras en fördjupad granskning av utgifter och försäljningsinkomster med beskrivning av olika scenarier, så att kommande genomförandebeslut kan baseras på ett realistiskt underlag med beaktande av risker och osäkerheter. Vid ett genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation och en nära samverkan med övriga parter; Solna stad, Locum AB och Akademiska hus, som styr projektet till förväntat resultat.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

1. Kontorets förslag bifalls i huvudsak.
2. Norra stationsområdet görs till en klimatneutral stadsdel.
3. Därutöver anføres följande:

Det är bra att trafikytor däckas över och omvandlas till bostäder och arbetsplatser. Det är av största vikt att den blivande stadsdelen blir klimatsmart och att barnperspektiv liksom integrations- och genusperspektiv genomsyrar planarbetet. En tidig medborgardialog i området är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning.

Norra stationsområdet har alla förutsättningar att bli en klimatneutral stadsdel. Därför bör stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheter från Hammarby Sjöstad skall tillvaratas men utvecklas.

Miljöledningsansvar måste finnas i projektledningen. Följande bör tillämpas:

Energieffektiva hus och förnybar energi

Husen i området bör byggas med passivhusteknik vilket innebär en energianvändning på högst 45 kWh/kvm/år. Energin bör i princip uteslutande vara förnybar. Modern miljöteknik i form av solfångare, lokala vindkraftverk och solceller står för en tredjedel av energiförsörjningen. Vid planering av området bör man också försöka bygga ut effektivt och erbjuda de boende festlokal, övernattningsrum etc. så de boende får möjlighet att välja ett yteffektivt boende. Det bör också vara enkelt för de boende att leva klimatsmart genom att känna till och kunna reglera sin energianvändning.

Förstklassig kollektivtrafik och minimerad biltrafik

För att minimera trafiken bör bilsnål planering tillämpas. Det innebär att stadsdelen bör erbjuda bilfria kvarter, bilpoolssystem, goda cykelmöjligheter och spårbunden kollektivtrafik i världsklass. P-normen bör inte vara högre än 0,8.

Kollektivtrafikförsörjningen till området behöver förbättras avsevärt. Ett förslag är att via Värtabanan leda in Roslagsbanan dit.

Därutöver bör tilläggas att Norra länken-projektet är en samhällsekonomisk fel-satsning och det är ytterst beklagligt att man i samband med dessa arbeten inte ens kan förlägga Roslagsvägen i tunnel förbi Frescatiområdet.

Hållbara avlopps- och vattensystem

Dagvattnet bör tas omhand lokalt och kan genom god planering bli ett vackert inslag i stadsbilden. Erfarenheter av detta finns i Hammarby Sjöstad. Avloppsslammet bör tillvaratas och användas för biogasproduktion och som gödsel. I vissa kvarter bör system med urinseparering prövas. En tanke är även att testa vattenseparering och därmed minska den miljöfarliga kemikaliehanteringen genom att enbart kemikalierna dricksvattnet.

Grönområden tas tillvara och utvecklas

Grönska bör tas med som en väsentlig del i projektet. Det bör finnas med gröna ytor även mellan husen. Det öst-västliga gröna sambandet mellan Karlberg och Brunnsviken bör utvecklas och området vinner på att knytas ihop med Nationalstadsparken och att goda möjligheter för friluftsliv- och idrottsverksamheter ges. Tillgängligheten till Nationalstadsparken är väsentlig och de östliga delarna av området måste utformas för att bli en sympatisk och vacker entré till ekoparken för fotgängare och cyklister. De östra delarna av planområdet ingår i Nationalstadsparken och tillbörlig hänsyn bör tas till parken, detta även i frågan om visuell inverkan från ett marknivåperspektiv.

I de delar av planområdet beläget i Solna kommun är det viktigt att mer av park och naturmark sparas. Grönska kring sjukhus är bl.a. viktigt för snabbare tillfrisknande. Den vackra kulturmiljön vid gården Stenbrottet måste skyddas.

Varierad stadsbild

Genom sitt läge ovanpå överdäckningen blir området redan i sig högt beläget varför allt för höga hus bör undvikas. De illustrerade byggnadshöjderna kan ifrågasättas och tornparet vid Torsplan innebär ett oönskat intrång bl.a. i Rödabergsområdets bebyggelseskala. Monotoni i form av samma platta tak, hushöjder och vinkelräta gator bör undvikas. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. Mer mjuka former och hög kvalitet i materialvalen behövs.

God miljö för barn

En god framförhållning för service i form av skolor och förskolor och lokaler för ungdomar behövs och det är inte bra att hänvisa till skolor utanför planområdet. Norrtullsplatsen som kommer att vara hårt trafikerad riskerar bli en överstor bullrig trafikrondell och bör söka omarbetas.

Grön korridor kring Värtabanan

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning för en nedläggning. Det finns potential att utnyttja Värtabanan t ex genom att koppla ihop Roslagsbanan med pendelstågssystemet, via Värtabanan. Dessa möjligheter måste finnas kvar. De delar av Värtabanan som inte överdäckas få mer av grönska runt sig. Här kan en grön korridor i landskapet utvecklas kring banan.

Både hyresrätter och bostadsrätter

Stadsdelen bör få en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Genom att begränsa storleken på markanvisningarna ges även möjligheten för mindre aktörer på byggmarknaden att medverka.

Kulturplatser

En stor ny stadsdel behöver möjlighet till kulturupplevelser och förutsättningarna för det måste säkerställas i den tidigare planeringen.

Både arbetsplatser och bostäder

Det senaste förslaget verkar gå mot fler kontor på bekostnad av bostäder. Det är olyckligt, då det behövs bostäder och en bar balans mellan bostäder och arbetsplatser är mycket värdefullt.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt följande

1. Förslaget lämnas utan eget ställningstagande
2. Därutöver anfördes följande:

Vi ville få det här ärendet bordlagt. Bakgrunden till det är att förutsättningarna för detta stora, komplicerade och dyra projekt genomgått förändringar av sådan art att de kommer att påverka stadens bostadsförsörjning, infrastruktur samt ekonomi. De beräknade investeringsutgifterna har t ex ökat med cirka 30 % eller nästan 4 miljarder, för lång tid framöver. Vi gjorde därför bedömningen att det inte var möjligt att ta ställning till ärendet utan mer tid för konsekvensanalys. Eftersom vi inte fick igenom en bordläggning ansåg vi det nödvändigt att lämna ärendet utan eget ställningstagande.

I förslaget till reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station har förändringar i bebyggelsestruktur och parkrum gjorts. Genom att avsätta vissa kvarter inom både Stockholm och Solna har satsningarna inom life science ökat på bekostnad av bostäder. Översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark är i huvudsak bra, men då måste tyngdpunkten ligga på byggande av bostäder. Antalet lägenheter minskas nu från 4 000 till 2 500, vilket är olyckligt av två skäl. För det första innebär förändringen att staden indirekt stödjer näringslivsanknuten forskning med 500 miljoner kronor. Detta är en uppgift för staten och inte för en kommun. För det andra ökar risken för kraftigt ökade kostnader för projektet, eftersom då mark säljs minskar intäkterna vilket i sin tur leder till att antalet lägenheter blir färre. Per 500 lägenheter minskar intäkterna med ca 250 miljoner kronor. Detta tillsammans med den kraftiga kostnadsutvecklingen de senaste åren – en årlig prisökning på 7 % - gör att kostnaderna för projektet kan komma att bli mycket högre än vad som från början var tänkt.

Nämnden borde ha getts tillfälle att närmare studera de nya förutsättningarna och konsekvenserna och vi borde också ha fått tillfälle att förankra beslutet. Vi anser att beslutsprocessen forcerats på ett sätt som inte är samhällsekonomiskt försvarbart och som vittnar om brist på respekt för skattebetalarnas pengar.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) med instämmande i den av Emilia Hagberg anförda reservationen.